

Les applications mobiles décollent-elles ?

Un an après la publication de notre dossier dédié aux applications mobiles dans les transports, le constat est amer : l'application parfaite n'existe toujours pas. Quelques start-up étrangères débarquent avec leurs applications qui sont téléchargées par milliers, preuve des espoirs qu'elles suscitent et des carences en ce domaine. Mais l'application qui ferait l'unanimité, multimodale, en temps réel, sans frontières et ayant trouvé son modèle économique n'est encore en France qu'un vœu pieu, malgré quelques belles avancées.

D'une année sur l'autre, les chiffres donnent le vertige. À défaut d'être toutes utiles, les applications occupent des bataillons de salariés : en Europe, ce domaine aurait généré 529 000 emplois directs en cinq ans. En janvier, Apple annonçait 10 milliards de dollars dépensés en 2013 sur l'AppStore. Las, si quelques « stars » résistent, la plupart tombent

dans l'oubli. L'effet de concurrence fait qu'il est difficile d'être visible parmi des milliers d'applications. Ce qui est vrai sur son lieu de résidence l'est d'autant plus dès que l'on s'aventure en des lieux inconnus. L'avantage est que dans cette jungle, les plus instables ou moins fiables des applications périssent ou vivent, faute d'utilisateurs.

Zéro pointé pour les applications des réseaux

Exception faite de l'Ile-de-France, qui est souvent un cas à part, « globalement les applications des réseaux sont très mauvaises. La seule qui se démarque, c'est StrasMap, qui a l'avantage d'être multimodale, y compris sur les charges de trafic. Mais derrière une application de ce genre, il faut avoir le réseau multimodal qui va avec et c'est le cas de Strasbourg », estime Julien de Labaca, consultant et blogueur mobilité (www.julienlabaca.fr). Il y a d'un côté les applications qui sont le fait d'opérateurs ou de collectivités qui ne sont pas toujours pertinentes, surtout lorsqu'elles sont monomodales. Et de l'autre côté, les applications développées sous l'effet de l'ouverture des données transports par des développeurs passionnés, mais qui ne sont pas mises à jour, faute de ressources. « Aujourd'hui, pas un opérateur ne se lance dans de nouveaux projets sans s'intéresser à l'offre numérique. Encore faut-il que son utilité soit bien définie, sinon on multiplie les projets et les citoyens ne s'y retrouvent pas », juge Florence Castel, directrice générale du pôle de compétitivité Advancity.

Comment choisit-on ses applications trans-

port et comment arrive-t-on à jongler avec ? « Les usagers vont d'abord aller vers les applications non payantes, ensuite c'est le bouche-à-oreille numérique qui va les guider », affirme Julien de Labaca. Les concepteurs d'applications se battent pour faire partie des classements de l'AppStore ou de Google Play Store, qui sont de fabuleux indicateurs de popularité. « La question de la visibilité est primordiale et constitue un enjeu énorme dans la bataille commerciale. » Même pour les collectivités, le nombre de clics semble légitimer le coût du déploiement. Si l'on juge du succès d'une application au nombre de téléchargements et d'étoiles sur les stores, l'ergonomie et le design constituent deux autres grands atouts d'une appli à succès. Celles qui rencontrent leur public sont finalement les plus simples : si l'utilisateur doit bidouiller pour parvenir à ses fins, peu de chances qu'il s'accroche. Dans cette catégorie, Moovit, Citymapper, Capitaine Train, Buzzcar ou Moves tiennent le haut du pavé des applications épurées. « Les spécialistes le disent : il faut que le back office soit complexe mais que le front office soit le plus simple possible », résume Julien de Labaca.



Fotolia

Les grandes tendances : multiréseau, design de service, temps réel, crowdsourcing

Les tendances à venir en matière de développement d'applications transports sont nombreuses. Le « multiréseau » d'abord, qui éviterait de télécharger des tas d'applications à chaque déplacement à l'étranger ou dans d'autres villes que la sienne. C'est le cas de Moovit par exemple, disponible dans 100 villes à travers le monde. Deuxième révolution ? Le temps réel, qui tarde à venir, car cette donnée a de la valeur et devient concurrentielle. Ce qui a tendance à freiner les opérateurs dans l'ouverture du robinet.

Autre tendance lourde : le crowdsourcing (intelligence par la foule). « La prolifération des objets connectés et équipés de capteurs (smartphones, montres, voire lunettes) fait de chacun de nous un émetteur de données passif ou actif. C'est un enjeu de recherche central, sur lequel travaillent par exemple ensemble l'Inria et l'université américaine de Berkeley », note Arnaud Druelle, en charge des applications mobiles à Cap Digital, pôle de compétitivité spécialisé dans le numérique. L'utilisateur actif va signaler les incidents sur sa ligne, l'horaire de passage réel de son bus pour informer les autres usagers (démarche bottom-up). C'est le cas de l'application Tranquilien,

développée par la start-up Snips pour Transilien, qui permet de savoir dans quelle voiture monter pour avoir le plus de chance de trouver une place assise. « Snips utilise les big data pour faire des prédictions sur la fréquentation des trains. Ce croisement entre mobilité et big data est très prometteur. Dans la même veine, le site mobile ZenBus, qui vient d'entrer en phase d'expérimentation sur le territoire d'Issy-les-Moulineaux, permet de visualiser en temps réel où se trouve son bus depuis son smartphone », ajoute Arnaud Druelle.

L'utilisateur passif va autoriser l'application transport qu'il utilise à le géolocaliser, voire le suivre, comme c'est le cas pour WayzUp. Il permettra de générer des données exploitables par le réseau et, dans un monde idéal, d'améliorer l'offre transport en comprenant les habitudes des usagers. « Le tracking est une chose exceptionnelle, savoir où quand et pourquoi les gens se déplacent est une révolution pour tous ceux qui travaillent dans la planification des transports », assure Julien de Labaca, par ailleurs chargé d'études mobilité au sein d'une agence d'urbanisme. Le hic : la propriété des données est un sujet extrêmement sensible en France, alors que les Anglo-Saxons sont

La grande attente des développeurs et utilisateurs d'applis : les données en temps réel que les opérateurs tardent à ouvrir.

plutôt à l'aise là-dessus.

Enfin, le problème épineux dans les transports, notamment le métro, est l'accès au réseau. La majeure partie des applications de navigation ne sont pas capables de calculer les trajets hors connexion. « Le offline fait partie de l'expérience client : il est aujourd'hui aberrant de construire des applications sans y penser, cela devrait être une évidence. Au minimum lorsqu'on calcule un trajet, celui-ci devrait se mettre en cache dans le téléphone », tempête Julien de Labaca.

Pourtant, l'enjeu principal semble contradic-

toirement être la simplicité. « Ce n'est pas la technologie qui va révolutionner les choses, c'est la façon de construire les applications par le design de service. Ce qui implique de réfléchir à la façon dont l'utilisateur va utiliser l'application », poursuit-il.

Bref, avant d'empiler les couches de technologie, songeons à des outils stables, simples et ergonomiques. Les développeurs d'applis VTC (véhicule de tourisme avec chauffeur) – qui enchaînent les levées de fonds ces derniers mois – l'ont bien compris.

Ouverture des données : à quand le temps réel ?

« Les opérateurs de transports sont de plus en plus favorables à l'ouverture et l'exploitation de leurs données, notamment à travers des hackathons [événement où des développeurs se réunissent pour faire de la programmation informatique collaborative, ndr] », considère Arnaud Druelle. Pourtant, l'open data dans les transports reste encore un concept assez flou. « Les opérateurs ouvrent les données à leur sauce. Et la question de savoir qui ouvre le robinet des données, de la collectivité ou de l'exploitant, n'est toujours pas tranchée. D'après la législation actuelle, la question de l'appartenance des données transport doit être intégrée dès l'appel d'offres et aujourd'hui quasiment personne ne l'a fait », indique Julien de Labaca. Alors quel rôle doit jouer la collectivité ? Doit-elle développer ses propres applis ? Faire appel à la créativité de ressources extérieures ? Le constat est qu'en interne, les collectivités et les réseaux n'ont pas l'agilité nécessaire pour suivre les évolutions incessantes dans ce domaine. Ce qui entraîne souvent des redondances, comme c'est typiquement le cas des sites de covoiturage lancés à échelle locale et qui ne prennent pas faute de masse critique, alors que le lea-

der – Blablacar – propose désormais une offre extrêmement dense. « La collectivité doit être garante de la fiabilité et de la qualité, qui intègre la notion de mise à jour, mais il est plus pertinent que ce soient des développeurs externes qui créent les applications », tranche Julien de Labaca.

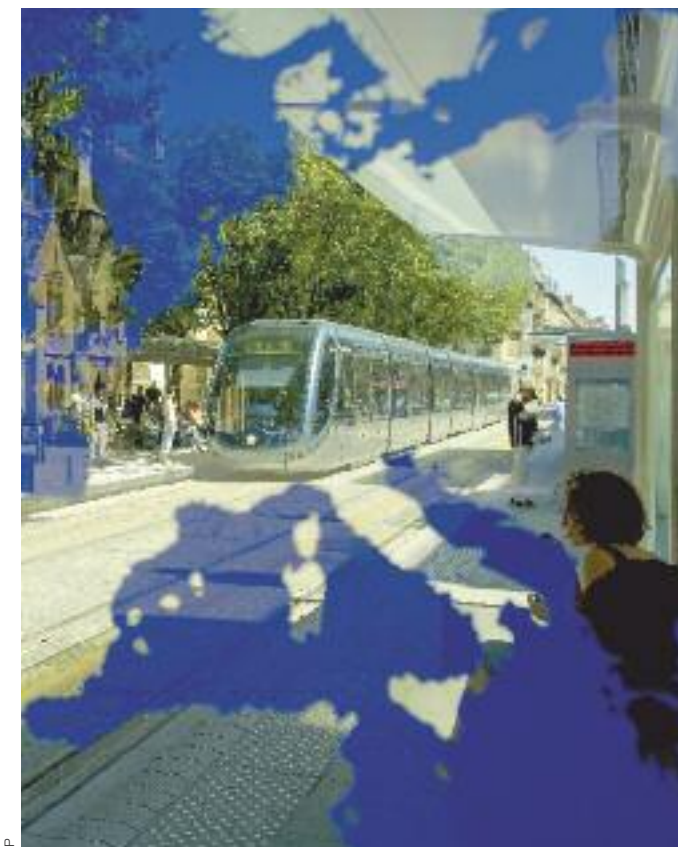
New York ou Londres ont par exemple tenté cet équilibre. Outre-Atlantique, la MTA (Metropolitan Transport Authority) à New York, laisse les développeurs faire et labellise les applications en fonction de leur qualité. TfL (Transport for London) a de son côté suivi un chemin similaire (« use our data but don't pretend to be us »), en ouvrant ses données mais en jugeant la qualité des applications avant de les conseiller à ses usagers. Bref, la collectivité devrait insuffler – par le biais de concours ou *hackathons* – et garantir la qualité. Si les Français sont timides, on sent poindre quelques initiatives intelligentes, comme Moovit qui a décroché un partenariat avec Keolis à Bordeaux. « Cette démarche d'open innovation est fondamentale car les start-up apportent une vitesse d'exécution et des compétences que les collectivités ne possèdent pas », conclut Arnaud Druelle.

Qui paie l'addition ?

L'argent, nerf de la guerre, est également une question épineuse. « Les coûts de maintenance sont souvent négligés, au-delà du coût initial du développement de l'application, sans compter les mises à jour sur plusieurs systèmes d'exploitation », distingue Arnaud Druelle. La question du coût et celle de la rentabilité restent en suspens. « Les gens sont prêts à payer pour ne pas avoir de publi-

cité et le modèle du freemium est très bon car il permet de tester avant d'acheter en quelque sorte », estime Julien de Labaca.

L'autorisation d'utiliser les données de l'utilisateur générées par le *tracking* pourrait également être une piste de monétisation. Une sorte de modèle gagnant-gagnant. « Cela prouve en tout cas que le modèle de l'éclatement des applications n'est pas tenable à



5

terme. Qu'on le veuille ou non, il faut qu'il y ait une concentration d'acteurs qui proposent du service en plus », propose Julien de Labaca. Google, qui vient de racheter Waze, spécialisée dans la navigation, affiche clairement ses prétentions et dispose de cette force de frappe. « Google Maps est un outil fabuleux utilisé dans toutes les capitales européennes qui intègre jusqu'aux pistes cyclables et le temps réel. En France, on en a peur, on refuse à Google d'accéder aux données transports, même théoriques. Mais où est la sensibilité de la donnée, là-dedans ?! », s'étrangle Julien de Labaca. En Allemagne, la Deutsche Bahn a choisi de s'associer avec le géant américain. En France, la SNCF aurait sa carte à jouer dans la mise en place d'une métaapplication multimodale et intermodale, qui permettrait de guider l'utilisateur en porte à porte. Le lancement de l'application MyTripSet, la plateforme « Porte à Porte », le rachat d'Ecolutis et 123en-voiture.com, spécialiste du covoiturage, par l'opérateur ferroviaire français ainsi que le Plan Excellence 2020 dévoilé par Guillaume Pepy en 2013, mettent l'eau à la bouche.

Elsa SIDAWY

Keolis Bordeaux a fait le choix d'un partenariat avec le développeur Moovit, qui récupère les données de l'opérateur.

Formations en inter, intra et sur mesure

Gestion de parcs de matériel roulant : le développement de la performance globale et des bonnes pratiques



© ALSTOM Transport / TOMA - C.Sasso

Module 1

Comment gérer une flotte en tant qu'exploitant ?

Identifier les bonnes pratiques et les outils de la gestion de maintenance des parcs de MR et infrastructures

Première journée : Optimiser la gestion de la maintenance
Seconde journée : Organiser la maintenance opérationnelle

Public concerné

- Directions techniques et de maintenance des services
- Exploitants
- Tout professionnel concerné par les parcs de MR : industriels du transport, ingénieristes, consultants...

6 & 7
mars
2014

Module 2

Autorité organisatrice : Les outils de gestion à utiliser lorsque l'on a délégué l'exploitation de son parc

Permettre à l'autorité organisatrice qui a délégué l'exploitation de son parc de matériel roulant d'identifier les bonnes pratiques et les outils de gestion

Public concerné

- Directions techniques et de maintenance des services
- Autorités Organisatrices
- Tout professionnel concerné par les parcs de MR : industriels du transport, ingénieristes, consultants, entreprises de transport...

1^{er} avril
2014



INSCRIPTIONS & INFORMATIONS

01 53 80 74 04

formations@ville-rail-transports.com

www.ville-rail-transports.com/formations

Les nouvelles applications

Dans les nouveautés, Moovit et Citymapper, les deux applis internationales débarquées en France, se détachent, notamment la deuxième. Certains nouveaux modèles comme LuckyLoc semblent porteurs. L'année 2013 a aussi vu émerger de belles applications comme Moves, avec leurs défauts, notamment une consommation de batterie excessive. Enfin, le train devient également un terrain concurrentiel avec l'émergence remarquée du nouvel acteur Capitaine Train. Une remarque : les avis trop élogieux sur les nouvelles applications sont souvent douteux, voire peu fiables et mieux vaut tester par soi-même. Surtout si elles sont gratuites.

Moovit : un outil unique pour 100 villes Application Android et iPhone (gratuite)



Depuis juin dernier, 40 000 smartphones français l'ont adoptée. Présente à Bordeaux (où Keolis a fait connaître l'application en échange de rapports sur les commentaires de ses clients), à Paris, Toulouse, Rennes, Nantes et Strasbourg, Moovit permet la recherche d'itinéraires en porte à porte, de connaître la position exacte du bus que l'on attend, et de suivre sa progression, en croisant les données de l'exploitant et celles des utilisateurs. Du bus, mais aussi du train, du métro, du bateau. En France, il manque tout de même les vélos, et la voiture (ce que propose pourtant son concurrent Citymapper). La marche est incluse dans les déplacements en transports en commun mais pas proposée en tant que moyen unique de déplacement. Les trajets sont assez clairement détaillés pour ceux qui n'ont pas de boussole dans la tête et l'appli vous guide pas à pas, en fonction des horaires (théoriques) des transports à prendre. Les raisons du succès de cette appli aux

3,2 millions d'utilisateurs lancée en Israël fin 2011 et dont l'éditeur vient de lever 28 millions d'euros ? Être disponible dans 100 villes dans le monde. Moovit donne accès à la première couche d'information voyageurs et, en voyageant avec l'application activée (là où le réseau passe), les utilisateurs contribuent à leur tour et peuvent envoyer des détails de leur voyage, comme la propreté d'un bus, son accessibilité, son confort ou son remplissage. Cette appli au design orange et noir très sobre fonctionne en boucle vertueuse : plus le nombre de voyageurs actifs augmente, plus les données sont précises. Et fiables. Les avis sont dithyrambiques, les usagers apprécient d'avoir une appli unique quel que soit le lieu où ils voyagent, malgré quelques lenteurs dans le chargement des cartes et certaines approximations dans la localisation des arrêts de bus. > Principaux concurrents : Citymapper, Transit, RATP.

Citymapper : la plus aboutie du moment Application iPhone, Android, web (gratuite)

C'est sûrement la plus aboutie des applications transport du moment. Son seul défaut : elle n'existe qu'à New York (où elle a remporté le concours *open data* de la MTA), Londres et Paris (depuis janvier). L'ergonomie est parfaite : très agréable à utiliser, elle permet de comparer tous les types de transports à partir des données transport théoriques, sauf le Transilien et les voitures en libre service (même si le calcul est possible, l'appli ne propose pas

la carte et la disponibilité des Autolib', parkings ou des taxis) – une évolution promise par l'éditeur. Mais elle intègre cette fonction pour les Vélib' avec des itinéraires proposés en fonction de ses besoins (vite ou calme). Les cartes du métro et les itinéraires peuvent être enregistrés dans le cache du téléphone, sans nécessité d'être connecté, un vrai plus. Pour chaque mode de transport, vous savez combien de bouteilles de rouge ou de cuisses

de grenouilles vous « brûlent », avec les calories correspondantes. Une touche humoristique bien anglaise, qui n'apporte pas grand-chose mais ne gâche rien.

Option intéressante : un trajet « à l'abri » est toujours proposé, pour éviter la pluie. Le guidage en porte à porte est très efficace. Possibilité également d'enregistrer ses points de chute quotidiens (maison et boulot) pour s'y référer, où que l'on se situe, ce qui facilite le calcul d'itinéraire. Garde également en mémoire les derniers itinéraires demandés, ce qui évite de retaper systématiquement les adresses.

> Principaux concurrents : Transit, Moovit, RATP.



LuckyLoc : louer une voiture à un euro pour le week-end Site Internet mobile

Disponible en *responsive design* (adapté à tous les supports), le site mobile de LuckyLoc offre la possibilité de louer pour un euro symbolique des voitures et utilitaires à la plupart des loueurs ayant pignon sur rue, comme Europcar, Avis, Rent a car... Avec tous les avantages d'une location traditionnelle (assurances, kilométrage, hors essence et péages). L'avantage pour les loueurs : économiser sur les frais de rapatriement des véhicules entre deux agences. LuckyLoc est également en discussion avec des sites de covoiturage pour diminuer les frais d'essence et de péage des particuliers qui rapatrient les véhicules. Les loueurs économisent sur les coûts logistiques (jusqu'à 70 %), notamment sur les véhicules utilitaires. Les économies totales réalisées par les loueurs et les « rapatrieurs » ont été évaluées à 250 000 euros annuels.

Originaire de Nouvelle-Zélande, où la pratique est courante, et lancée en France en décembre 2012, la plateforme cumule aujourd'hui les 1 000 trajets réalisés par ses membres, soit une centaine par mois. Il couvre surtout les liaisons les plus empruntées comme Paris à Lyon ou Bordeaux à Paris dans les deux sens. Mais l'économie a un coût : il faut être flexible dans le temps, voire rendre la voiture un peu plus loin que prévu à l'origine. L'avantage : s'abonner à un système d'alertes pour être prévenu dès qu'un trajet correspond à son itinéraire. Une application mobile devrait sortir d'ici 6 mois.

> Principal concurrent : Driveme.



Optimiser les ressources de financement pour les transports



© ekostsov - Fotolia.com

Module 1 Le versement transport

3 & 4
mars
2014

Module 2 La tarification

10 & 11
avril
2014

Module 3 Optimiser les coûts d'exploitation dans un contexte budgétaire contraint

6 & 7
mai
2014

Module 4 Comment élaborer et piloter la prospective financière d'un service public de transports

27 mai
2014

Module 5 La DSP dans les transports : contraintes, libertés et équilibre financier

25
février
2014

Module 6 La qualité de service des réseaux de transport

Module 7 La gestion directe des transports : les différents cas de figure, leurs avantages et leurs inconvénients

POUR CONNAÎTRE LES PROCHAINES SESSIONS DES MODULES
6 ET 7

INSCRIPTIONS & INFORMATIONS

01 53 80 74 04

formations@ville-rail-transports.com

www.ville-rail-transports.com/formations

WayzUp : le covoiturage du quotidien

Application iPhone, Android, Windows, Blackberry, Web (gratuite)



Dernière née des applis de covoiturage dynamique en France, en septembre 2013, WayzUp est déjà dans le top 3 des applis de covoiturage sur iPhone et Android, avec 20 000 téléchargements. Le plus : la fonction ScanRide qui évite à l'automobiliste de renseigner son trajet via un formulaire. L'ouverture de l'application suffit à l'enregistrer, à suivre son parcours quotidien pour les fois suivantes lui proposer une liste de covoiturs potentiels, qui sera adaptée en fonction de ses contraintes quotidiennes (alertes temps réel).

Cerise sur le gâteau : l'application calcule les

coûts des trajets automatiquement en fonction du véhicule sélectionné. Afin de rassurer les frileux, WayzUp a entamé des partenariats avec de grandes entreprises pour inciter les salariés d'un même groupe à covoiturer entre eux. Résultat : une réduction de moitié de la masse critique nécessaire pour faire fonctionner le covoiturage. Encore peu notée sur les stores, l'appli doit faire ses preuves mais ses fonctionnalités innovantes pourraient la faire décoller.

> Principaux concurrents : Djump, Lyft.me, Sidecar, La Roue Verte, Trajet à la carte, Covivo, Ecolutis, Green Monkeys...

Miinute : le covoiturage instantané

Application iPhone, Android (gratuite)



Pas de bus de nuit, des taxis surbookés, le métro qui vient de baisser la grille ? Il existait un créneau non couvert par le covoiturage : la nuit ! Plus largement, Miinute s'adresse aux urbains impatientes, qui souhaitent se déplacer sans attendre.

Lancée en janvier, cette application de covoiturage instantané revendique 1 000 téléchargements pour environ 900 trajets effectués, mais reste pour l'instant circonscrite à la région parisienne. L'appli permet évidemment aussi de

chercher un déplacement à l'avance, mais sa force réside dans l'instantanéité de son modèle. Encore trop jeune ? Après trois tests à différentes heures de la journée et de la nuit sur une semaine à Paris, un seul et même covoitreur est proposé. Et personne en province. On est encore loin de la masse critique nécessaire pour rendre l'appli attractive, mais laissons une chance à son design épuré...

> Principaux concurrents : Lyft, FlixBus, Sidecar, Blablacar...

Mytripset : planifier ses voyages en Europe

Site web mobile



Lancée en 2012 en version bêta, le planificateur de voyages-sncf.com est passé en site mobile (pas encore en appli) depuis octobre dernier. Dans la droite lignée du plan « Excellence 2020 » annoncé à l'automne par la SNCF, Mytripset promet des itinéraires en porte à porte avec une grande variété de transports (train, voiture, avion, TC dans 300 villes), à choisir en fonction de critères de confort (rapidité, prix...). Les données transports en commun sont issues de la plateforme cartographique Here

de Nokia. Une carte permet par ailleurs de visualiser son parcours.

L'appli est ergonomique, fluide et assez bien pensée et regroupe les horaires de plus de 200 000 trains et 180 compagnies aériennes en Europe. Son design lui a d'ailleurs permis de remporter Les Etoiles de l'Observateur du Design en 2013. L'utilisateur peut être orienté directement vers le site marchand et finaliser sa commande en ligne. Non testé : l'appli permettrait de rester informé des incidents pendant un trajet pour obtenir des propositions de voyages alternatifs. A venir : l'ajout d'informations sur les transports publics et sur les points d'intérêts de la ville de destination (lieux touristiques, hôtels, restaurants).

Visiter Paris en métro : le métro, assistant touriste

Application iPhone, Android (gratuite)

La barrière de la langue : le gros point noir des applications transports. Si des efforts sont faits par les applications à vocation internationale, les opérateurs locaux ont peu souvent cette donnée en tête. La RATP a initié en 2011 une série d'applications dédiées aux touristes (voir supplément du VR&T n° 553, p. 22), dont Visiter Paris en Métro. Accessible hors connexion (pratique lorsqu'on a pas le roaming), cette appli donne accès à des services pratiques et suggère des itinéraires en fonction des lieux ou monuments que l'on souhaite visiter. Complète, intuitive et traduite en sept langues, elle sert aussi d'aide aux voyageurs (mode d'emploi du réseau métro, numéros utiles comme ambassades ou objets trouvés, conseils de sécurité, traduction de phrases clés). Elle informe aussi sur les titres de transport dédiés (Paris Visite) et les transferts depuis gares ou aéroports. Enfin, elle liste 23 sites incontournables – avec visuels, descriptions, sites web, téléphones.



Moves : numéro 1 du tracking

Application iPhone, Android (gratuit et 2,69 euros)

Parmi les « surprises et succès de l'année » 2013 pour Apple, Moves a définitivement enterré le projet du MIT, CO2 Go, qui promettait à l'utilisateur de connaître ses émissions de CO2 liées à ses déplacements via l'accéléromètre de son téléphone portable. Moves, c'est le phénomène du moment. Ultrasimple d'utilisation, cette appli détecte votre moyen de transport en fonction de la vitesse (vélo, bus, métro) de manière bluffante, le nombre de pas (marche ou course) ou de kilomètres en vélo effectués et réalise pour vous des bilans quotidiens ou hebdomadaires (kilomètres, calories brûlées).

Le gros gros hic : doit être ouverte pour vous localiser en permanence, ce qui a pour effet de vider la batterie en un clin d'œil – même si les nouvelles versions sur iOS 7 notamment ont pris en compte ce gros handicap !

> Principaux concurrents : applis de running (Runtastic).



Open Data : ouvrir les données du transport



© Maksim Kabakou – Fotolia

Module 1

Open Data : ouvrir les données des transports et encourager leur utilisation

Angles juridique, technique, économique et marketing.

Clarifier les objectifs stratégiques :

- pourquoi ouvrir ses données ?
- quelles données ?
- avec qui les partager ?

Fournir des retours d'expérience de réseaux de transport ayant déjà initié des démarches open data (en France, en Europe, aux Etats-Unis)

• « Open Data » ?

• La mobilité et les transports, une place à part dans l'open data

• Ouvrir ses données en pratique : de la stratégie à l'animation

• Etudes de cas détaillées : ils ont déjà ouvert leurs données transports

• Mise en commun : quel open data pour vous ?

Public concerné

- Agents des services et directions des transports des autorités organisatrices urbaines, interurbaines et régionales
- Directions marketing et communication des transporteurs
- Bureaux d'études, consultants et ingénieristes, entreprises de transport public ou privé...

POUR CONNAÎTRE LA DATE DE CETTE PROCHAÎNE SESSION



INSCRIPTIONS & INFORMATIONS

01 53 80 74 04

formations@ville-rail-transports.com

www.ville-rail-transports.com/formations

Capitaine Train : le poil à gratter de voyages-sncf.com

Application iPhone, iPad, iPod Touch (gratuite) – Android à venir



Lancée en octobre dernier, Capitaine Train vient chatouiller la SNCF sur son hégémonique plateforme voyages-sncf.com. L'objectif ? Faciliter la réservation de billets de train en Europe (SNCF, iDTGV, Eurostar, Thalys, Lyria et Deutsche Bahn) et la consultation d'horaires de train en Allemagne et en France. Réservation, échange, annulation, utilisation des cartes de réduction et de fidélité et des moyens de paiement de son choix (chèques vacances, bons voyages SNCF, etc.)... L'appli se démarque par son design épuré, sans fioritures. Le plus : possibilité de consulter ses réservations et informations de voyage hors ligne. Un peu dommage qu'elle ne soit pas téléchargeable sur les versions précédentes à iOS 7.

> Principaux concurrents : voyages-sncf.com, Mytripset.

Metro Sortie : se repérer dans les couloirs du métro

Application iPhone, iPod (gratuite)



Lancée en juin 2013, cette application est pour l'instant valable sur toutes les lignes du métro parisien, les RER A et B, le tramway (T1 à T3b) et bientôt sur le réseau SNCF et le bus. Téléchargée plus de 30 000 fois, elle permet de se repérer parmi la multitude de sorties dans les transports, notamment le métro, et de retrouver son chemin. Elle liste toutes les sorties de chaque station en les localisant sur une carte. Le mode « vision dynamique » permet de s'orienter directement dans le sens de la sortie. Metro Sortie garde en mémoire les différentes recherches effectuées préalablement sur le mobile ainsi que les cartes Google Maps.

> Principaux concurrents : Google Maps, RATP, Paris ci la sortie, La bonne sortie de métro. E. S.

Les meilleures applications transport dans 10 grandes villes

A l'heure où la « mobilité numérique » s'invite à presque tous les salons et colloques, ce n'est plus seulement un must. Démocratisation du smartphone aidant, absolument tous les réseaux de transports publics des grandes agglomérations possèdent au moins une application, quand ce n'est pas plusieurs... Au point qu'il faudrait maintenant parfois réfléchir à celle qui les réunira toutes en une, histoire de simplifier la vie du voyageur. Et aussi de le satisfaire car force est de constater que globalement ces appli déçoivent.

Paris et l'Ile-de-France

Vianavigo

Appli officielle du Stif, lancée fin 2011, Vianavigo est sans doute le calculateur d'itinéraires franciliens le plus complet : il tient compte de plus de 26 000 km de lignes de métro, bus, train, tramway RER et TZen des réseaux RATP, SNCF Transilien et Optile. Dans sa dernière version (décembre 2013), l'appli s'enrichit de la fonction info-traffic pour les modes ferrés qui donne les perturbations en temps réel. A noter également : la possibilité de garder sa consultation d'horaires

dans ses favoris. Ergonomique et intuitif, l'outil décode aussi une orthographe phonétique. La fonction « Autour de moi » permet de visualiser immédiatement toutes les stations, gares et arrêts à proximité. On peut aussi régler son type de marche (lente, normale, rapide) afin d'avoir un temps de trajet assez fiable. L'appli se décline en version site mobile (<http://m.vianavigo.com>).

RATP

Très détaillée pour son propre réseau (plans,

horaires, trafic), la RATP intègre tout de même les lignes Transilien dans son calculateur d'itinéraire. Au fil de ses évolutions, cette application s'avère ultrapratique, on y trouve même les plans de sorties des stations et un système d'alertes, qui fonctionne une fois configurée la fonction « maRATP ». Et aussi :

Visiter Paris en métro, pour les touristes (voir p. 27).

J'aime ma ligne – RATP, donnant des bons plans (culture, jardins publics, restos) à proximité d'une ligne.

Par ici la sortie du métro où monter dans la rame pour descendre près de « sa » sortie !

SNCF Transilien

Ultrasymplice, l'appli s'ouvre par un menu à trois entrées – prochains trains, itinéraires et actualités – qui offre aussi la possibilité de créer ses trajets favoris. Bien pratique, la fonction localisation qui évite d'avoir à taper la gare la plus proche. L'indispensable état du trafic est présent également. Une appli complète. Bon à savoir : le calculateur fonctionne sur toute la région, tous les réseaux (y compris Optile) et donne les émissions de CO₂ du trajet.

Et aussi :

Tranquillien : appli collaborative pour connaître l'état de charge des trains (voir plus loin).

RER Trafic : idem pour l'état du trafic mais non officielle et très peu renseignée...

Horaires.me : Editée par Yohan Texeira, vous donne les prochains passages des bus, métro, RER et Transilien à une station ou gare donnée. A signaler : des bandeaux de pub incessants...



Itinéraires, infos, tourisme ou restos... les trois applis proposées par la RATP permettent de couvrir un grand nombre d'attentes.

Formations en inter, intra et sur mesure

Infomobilité : Les nouveaux outils du voyageur connecté, sont-ils les opportunités de demain ?



© Idprod - Fotolia.com

Module 1

Comprendre les médias sociaux

Cette formation vise à donner les clés pour comprendre le contexte technologique et d'usage (médias sociaux, Twitter, Facebook, services mobiles...) dans lequel s'inscrit aujourd'hui l'information de mobilité. Elle présente une boîte à outils de l'infomobilité.

Formation de niveau 1.

Public concerné

- Autorités organisatrices urbaines, interurbaines et régionales.
- Direction marketing et communication des transporteurs
- Bureaux d'études, consultants et ingénieristes, entreprises de transport public ou privé...

25 mars 2014

Module 2

Comment définir sa stratégie d'infomobilité et l'implanter ?

29 avril 2014

Cette formation vise à donner les clés pour mettre en œuvre sa stratégie d'infomobilité à partir des outils recensés au niveau 1.

L'inscription à cette formation de niveau 2 est réservée à ceux qui ont suivi le niveau 1.

Public concerné

- Agents des services et directions des transports des autorités organisatrices urbaines, interurbaines et régionales.
- Direction marketing et communication des transporteurs
- Bureaux d'études, consultants et ingénieristes, entreprises de transport public ou privé...



INSCRIPTIONS & INFORMATIONS

01 53 80 74 04

formations@ville-rail-transports.com

www.ville-rail-transports.com/formations



Marseille

Rtm.fr « changer de mode ». Application officielle de la régie marseillaise, permettant d'identifier les arrêts de bus et stations de métro ou tram autour de soi, consulter les horaires temps réel à un arrêt, calculer un itinéraire et recevoir des alertes sur l'état du trafic. Satisfait avec 4.2 de note moyenne pour les utilisateurs d'Android. Les clients Apple déplorent eux des bugs et regrettent l'absence de noti-

fications push. Ils sont nombreux à donner un net avantage à **rtm+ « Marseille nous transporte ! »** l'appli concurrente, non éditée par la RTM et qui nécessite iOS7 (la dernière version) sur l'iPhone, mais qui recueille une foule d'avis 5 étoiles. Un compagnon de route qui permet de sauvegarder les stations afin de créer son propre carnet. Avec un plan interactif et le suivi des bus en temps réel, fidèle.

Lyon

TCL : concernant l'iPhone, elle est réservée aux utilisateurs à la page, disposant du dernier iOS, dommage ! Editée par le Sytral, elle donne clas-



siquement accès aux horaires des prochains passages en temps réel, à un calculateur d'itinéraires paramétrable mais peu ergonomique aux dires des utilisateurs, aux plans du réseau ainsi qu'à la disponibilité de stations Velo'v. Grâce à la géolocalisation, elle permet de repérer rapidement sur la carte les TC les plus proches. Malheureusement, on signale aussi l'indisponibilité récurrente des horaires.

Et aussi :

Lyon métro tramway, éditeur Valentin Collin, pour trouver en deux secondes, l'arrêt le plus proche.

Lyon Métro lite, éditeur François Charlot, très complète (incluant le funiculaire et Rhônexpress), trop peut-être, sa base de données ayant la fâcheuse tendance à buguer, et surtout ne donnant que les horaires théoriques. A ne pas confondre avec **Métro Lyon**, éditeur Presselitte, payante (0,89 euro) et non mise à jour depuis 2009, plutôt à fuir donc !



Toulouse

Toulouse Bus : l'appli qui évite d'aller sur le site mobile de Tisséo et devient en quelque sorte l'officielle (puisque Tisséo n'en a pas !). Faite « *par un usager pour les usagers* », elle est dotée des dernières sophistications habituelles : géolocalisation, temps d'attente, trajets favoris et est très appréciée des marseillais. Editeur Pierre Pettera.

Et aussi :

Bus 31. Les bus, tram et métros Tisséo à Toulouse en temps réel. Développée par Nicolas Fouin, plébiscitée par les utilisateurs pour sa fiabilité et sa rapidité. Récompensée au Défi numérique 2013 de Toulouse métropole par le prix de la meilleure appli mobile.

Toulouse Bouge, l'application officielle de Toulouse Métropole s'intéresse au trafic... routier ! Promesse : circuler, stationner et contourner les chantiers. « *nulle* », « *ne sert à rien* », « *plante* »... Les avis convergent pour la mettre définitivement à la poubelle !

MétroMap Toulouse (de Xavier Bidaut), un plan de métro qui a fait un flop !

Coovia : intègre les transports publics, VéiÔ-Toulouse et du covoiturage dynamique, un concept porteur, appelé à se développer.

Go Toulouse, bonne appli, mais sous Android uniquement (avec une version sans pub à 2 euros). Se déplacer en bus, métro, tram, vélo, avec horaires en temps réel (bus et tram).

Nice

Lignes d'Azur Mobile, bien qu'éditée par Citiway, la filiale de Transdev dédiée aux outils informatiques, n'est pas le must souhaité par ses utilisateurs. Très attendue, sa V2 pour iOS a pourtant été mise à jour en décembre dernier, avec : un affichage sur trois volets (se déplacer, s'informer, échanger), une carte « à proximité », et un remplissage automatique des cases départ/arrivée à partir des premières lettres tapées dans le calculateur (en « autoc complétion » comme disent les développeurs). Verdict : peut encore mieux faire. Il faut dire que côté iPhone, les possesseurs du dernier modèle restent sur la touche. Idem sous Android qui n'en est qu'à la V1. 2.1 (de novembre 2013) : 10 000 chargements mais seulement 3 étoiles et beaucoup de problèmes signalés.

Et aussi :

Paca Mobilité (Citiway toujours), l'appli intermodale sur toute la région (37 réseaux), bien plus appréciée de tous les utilisateurs.



Nantes

L'appli officielle Tan de la Semitan est plébiscitée pour son efficacité malgré un design jugé daté. L'exploitant a eu le temps de la peaufiner puisqu'il en est à sa quatrième version. En sus des traditionnels itinéraires, plans du réseau, horaires et info-traffic, l'appli propose, depuis octobre 2012, un ticket virtuel (M-ticket représenté par un flashcode valable pour les tickets 24 heures, les carnets de 10 et la navette aéroport) à composer directement sur le mobile.



Strasbourg

Avec **StrasMap**, la promesse, c'est d'avoir Strasbourg dans la poche ! Et elle est assez bien tenue. La ville et la communauté urbaine de Strasbourg proposent une appli destinée à faciliter l'organisation des déplacements sur toute l'agglomération qui compte déjà 50 000 téléchargeurs. A son lancement fin 2011, son côté novateur était de regrouper les informations tous modes – piéton, vélo, auto, TC – et un ensemble d'outils, comme le nombre de places disponibles dans les parkings ou encore de vélos, qui permettent de mieux orga-



Logistique urbaine : quand l'échange de marchandise devient un outil de l'aménagement en intégrant les notions de proximité et ville durable



© jannoon028 - Fotolia.com

Module 1

La gestion des marchandises en ville : du concept à ses enjeux

26
février
2014

Ce premier module sur la logistique urbaine ambitionne de fournir les bases nécessaires à la compréhension de ce que représentent les échanges de marchandises en ville ainsi que les enjeux qui se rattachent à la gestion de ces flux. La présentation intègre des éléments quantitatifs (les volumes, les véhicules, les produits...) et qualitatifs (les réglementations, les organisations, les plateformes...).

Module 2

De la logistique urbaine à la ville intelligente : fonctionnement, prospective et développement durable

19
mars
2014

Cette formation vise à donner les clés pour comprendre le fonctionnement de la logistique urbaine et agir pour la rendre plus performante et plus respectueuse de l'environnement (mise en perspective de la complexité, des contraintes, de l'éventail des concepts, des outils disponibles, des évolutions récentes et des défis).

Module 3

Logistique urbaine, une notion qui nous concerne tous : Quels leviers pour agir à sa propre échelle ?

20
mars
2014

Partager un socle de connaissances et permettre de transformer les savoirs théoriques dispensés en savoir-faire réutilisables dans le contexte professionnel propre à chacun.

Module 4

Le Modèle FRETURB : un outil de diagnostic, de simulation, de prospective et d'évaluation

13
mars
2014

L'objectif de la formation proposée est de présenter le logiciel et ses utilisations en fonction des besoins des utilisateurs, et d'initier les participants à son fonctionnement et à sa mise en œuvre



INSCRIPTIONS & INFORMATIONS

01 53 80 74 04

formations@ville-rail-transports.com

www.ville-rail-transports.com/formations

niser ses déplacements. Bien notée et jugée indispensable et fiable dans sa dernière version (1.2) par les utilisateurs d'iPhone, mais ne récoltant qu'un 3,7 de moyenne auprès des voyageurs équipés sous Android, qui soulignent trop de bugs techniques.

Montpellier

Tam, l'application officielle des Tam (éditeur Wedia) n'est pas tout à fait à la page : la dernière version en date d'avril 2012 est aussi la première... Et fait un service minimum : plan des quatre lignes de tram, horaires des premier et dernier passages, fréquences, et localisation des arrêts à proximité. Et rien sur les bus ! D'où des avis utilisateurs à l'avenant, qui se résument par « *aucun inté-*

Et aussi :

Tramway Strasbourg (Strastram), (V4.1, uniquement sous iOS), dédiée aux trams de la CTS, avec une carte interactive, ses développeurs (BlueCir) sont jugés à l'écoute selon les avis sur iTunes...

rêt »... sauf peut-être pour les touristes !

Et aussi :

TDM (Transports de Montpellier), développée par Julien Fouilhé, est jugée rapide, simple, complète, c'est un peu l'application que les voyageurs attendaient. Mais problème, l'exploitant Tam ayant fermé l'accès à ses données, elle est désormais en veille.

Bordeaux

Info TBC, en V1 améliorée, l'appli officielle du réseau bordelais fait le job, mais sans plus : géolocalisation, calculateur d'itinéraires, mais horaires théoriques uniquement, et info trafic. Atout : la disponibilité des vélos VCub. Le tout avec un design sympa, mais comme pour beaucoup d'applis, quelques bugs... Résultat, elle est très peu chargée, CQFD.

Et aussi :

VCub, l'ancienne version de 2010, non mise à

jour mais toujours présente...

Tramway Bordeaux (de Sébastien Lambert), également obsolète (2010), mais encore proposée au téléchargement... à 0,89 euro.

Next Tram Bordeaux (éditeur Nova-Box) ne donne que les horaires théoriques.

Transports Bordeaux (Y. Bonnel sur Google Play), qui propose la même chose que l'officielle et est très appréciée avec une note moyenne de 4,6.

Lille

Récemment mise à jour, l'appli officielle **Transpole** se paie le luxe d'offrir la réalité augmentée (l'utilisateur peut visualiser les images des rues et des bâtiments avec en incrustation les informations demandées) aux fans d'Apple. Ainsi que les horaires en temps réel. L'appli corrige aussi nos fautes de frappe. Malheureusement, on explore encore quelques bugs. Mais malgré un sympathique menu à 5 entrées (se déplacer, autour de moi, info-traffic, contact, favoris), elle écope

d'un 2,8 chez les utilisateurs de téléphones Android. Un onglet en sus pour iPhone (actualités) ne lui permettent guère de faire l'unanimité (peu d'avis et ils sont très très partagés).

Et aussi :

Métro Lille (de Sébastien Lambert), payante (0,89 euro) et ancienne (2010) pour l'iPhone. Mise à jour en 2014 et gratuite pour Android : un plan du réseau consultable hors connexion, une maigre valeur ajoutée. *Cécile NANGERONI*

Se déplacer dans les principales villes européennes

BuStopZ (AppStore) est une application iPhone gratuite qui permet de se repérer dans les réseaux de transport urbains des principales agglomérations de France, Alle-

magne, Grande-Bretagne, Belgique et Suisse. Elle date tout de même de 2011 et prend pas mal de place de stockage avec ses 180 Mo.

Les applis originales

En parallèle des applis fortement concurrentielles positionnées sur la navigation et les horaires, d'autres plus originales mais tout aussi innovantes émergent. Le transport n'est alors plus un simple mode de déplacement, mais un moyen de découvrir la ville autrement. Le crowdsourcing, par le biais duquel l'usager devient un acteur de sa mobilité, poussé par l'open data et les hackathons (Ville de Paris, SNCF...), devient la norme. Des applis confidentielles mais qui méritent de trouver leur public.

1Tranquillen : le train qui fait du bien

Application : iPhone, Android (gratuite)

Née des HackDays Transilien de juin 2012, la première application Tranquillen sort sur iOS un an plus tard. Elle permet au voyageur de connaître l'affluence des trains au départ de sa gare grâce à un code couleur (du vert pour les rames vides au rouge quand elles sont bondées). L'objectif de la SNCF ? Décongestionner les trains et « lisser » les heures de pointe. Elle combine un modèle prédictif issu des données historiques de la SNCF et des informations envoyées directement par les usagers, qui peuvent constater l'affluence de visu. Des données qui sont ensuite passées à la moulinette de la géolocalisation pour être vérifiées. Six mois après le lancement, l'appli a été téléchargée 20 000 fois. Disponible sur Android depuis janvier, elle offre de nouvelles fonctionnalités comme l'affichage de la charge du train dans chaque gare le long du trajet. Les données sont affinées, en prenant compte d'autres données, comme la densité de population ou l'attractivité des localités, la météo... Une idée originale qui combine *crowdsourcing* et *open data*.



VocaBus : faciliter l'accessibilité des bus aux malvoyants

Application : iPhone, Android (gratuite)

Les initiatives pour les déficients visuels et les aveugles sont assez rares pour être relevées. En février 2013, la Société de transport du Grand Angoulême lance VocaBus, une application dédiée aux malvoyants qui leur offre en temps réel les informations sur la circulation des bus de la ville. Il suffit de toucher l'écran à l'ouverture de l'application pour être géolocalisé et écouter l'annonce vocale concernant les passages des prochains bus à un arrêt. L'application est complétée par un

dispositif de QR codes aux arrêts de bus, qui donnent les mêmes informations. Conçue avec l'association Valentin Haüy, l'interface a été spécialement adaptée : grand contraste de l'écran, couleurs vives, typographie spécifique, grandes icônes et lecture à haute voix. A noter : l'appli a été développée en interne en quelques semaines pour un coût d'environ 20 000 euros. Aux Etats-Unis, l'application One Bus Away, sur le même principe, existe depuis un moment déjà.



Les Imagidoux

Application iPhone et iPad (1,79 euro)



Fotolia

Originale, cette appli est dédiée aux parents qui souhaitent éduquer leurs enfants à l'importance des transports en commun. Baptisée sobrement « Les transports », elle permet à l'enfant de découvrir les moyens de transport de manière ludique et interactive. Guidé dans l'application par l'interface vocale, il découvre les différents véhicules, leurs noms et leur bruit au travers de jeux de mise en situation : faire rouler le vélo pour qu'il gagne la course, soigner un blessé dans l'ambulance... Bilingue français/anglais, l'application est adaptée aux enfants à partir de deux ans. Sur l'AppStore, les parents semblent apprécier et louent l'efficacité de cette appli !

En promenade : faire de la ville un terrain d'exploration

Application iPhone, Android (gratuite)



Fotolia

Lauréate du prix JCDecaux au concours *Open data Moov'in the City* 2013 de la Ville de Paris, En promenade est une idée originale visant à inciter les urbains à faire de petites balades géolocalisées, à pied ou en vélo à Paris et en Ile-de-France. A l'ouverture de l'appli, il suffit de choisir son mode de transport et son humeur (tonique, calme, curieux). En promenade calcule automatiquement une promenade qui correspond, en fonction du temps dont l'utilisateur dispose. Sympathique, même si encore peu diversifié.

Velibobo : le diagnostic du VLS

Application iPhone, Android (gratuite)



Lauréate du concours Moov'in the City 2013, Velibobo plafonne à 1 000 téléchargements mais vaut le détour pour son design et l'aspect communautaire de son concept. A Paris (et bientôt à Lyon), les utilisateurs de vélo en libre service peuvent vérifier l'état d'un Vél'ib' avant de

l'enfourcher en indiquant simplement son numéro, et éviter ainsi les mauvaises surprises de la chaîne déraillée, du pneu légèrement dégonflé ou des freins trop timides. Et inversement déclarer ceux qui sont inutilisables, détraqués, abandonnés et recommander celui que l'on vient d'emprunter et qui nous a menés à bon port. Encore faut-il prendre la peine de dégainer son smartphone pour le bien de la communauté...

E. S.

Les tops...

Les plus téléchargées, recommandées, utiles... Quelques rares applis transport sont désormais devenues des incontournables pour se déplacer. Les applis dédiées aux automobilistes sont les plus sollicitées. D'autres, faute de ressources, de mises à jour ou d'utilisateurs, vivent et n'ont donc malheureusement plus trop d'intérêt pour les usagers.

BlaBlacar : le leader du covoiturage

Application : iPhone et Android (gratuite), site web mobile

Depuis décembre 2009, l'application de BlaBlacar, ex-Covoiturage.fr, a été dé-poussiérée à maintes reprises pour pouvoir aujourd'hui couvrir les besoins de tous les Européens à la recherche d'un covoiturage. BlaBlacar s'est vu pousser des ailes puisque ses ambitions sur le vieux continent ont boosté le nombre de téléchargements, qui est passé de 450 000 à 1,8 million en à peine plus d'un an. La recherche de trajet est basique (sans inscription préalable) et le nombre de trajets immédiats pour des destinations province à province et de la province à une ville européenne est assez intéressant (plusieurs Bordeaux – Barcelone le même jour ou Nice – Berlin, par exemple). Les avis des covoitureurs précé-

dents permettent de se rassurer et de choisir son conducteur en fonction de ses préférences (non-fumeur, amateur de musique, animaux acceptés...) et du degré d'activité du covoitureur (débutant, habitué, expert, ambassadeur). En peaufinant son application, BlaBlacar peut se targuer de proposer aujourd'hui deux millions de covoiturages disponibles en France et en Europe pour six millions de membres (95 % des offres de covoiturage en France). Son principal concurrent en Europe : Carpooling, qui le talonne de près (1,3 million de téléchargements). Sur l'AppStore, l'appli obtient 4/5 sur les notes utilisateurs pour 10 000 avis, idem sur Google Play avec 17 000 avis.



Google Maps : le kit du piéton perdu

Application : iPhone, Android, web (gratuite)

Encore une fois, le géant de Mountain View domine, avec l'appli incontournable pour tous les urbains à la recherche de n'importe quel lieu dans le monde. L'appli répond à un besoin principal : rechercher un itinéraire piéton, motorisé ou cyclable. Une fois lancée, elle vous guide au pas près. Pratique pour ceux qui ne savent pas se repérer sans boussole. Pratique aussi si l'on cherche un supermarché, pharmacie, distributeur automatique ou

fleuriste à proximité – même si tout n'est pas répertorié et mis à jour. Son gros défaut : être très faible en termes d'itinéraires en transports en commun... en France. Sur l'AppStore, l'appli obtient 4,5/5 pour 8 600 avis... et plus de trois millions sur Google Play avec une note quasi identique. Principaux concurrents ? Waze. Ca tombe bien, Google l'a rachetée.



Waze : du Google Maps collaboratif

Application : iPhone, Android (gratuite)

A l'instar de Google Maps, Waze est une application de navigation, indispensable surtout aux automobilistes. Ergonomie plus sympa que Google Maps. Pourtant, il semble que le rachat par Google n'ait pas fait que du bien à Waze, certains utilisateurs critiquant l'aspect collaboratif (qui lui a pour-

tant valu ses premiers succès), par le biais duquel certaines informations données par les utilisateurs eux-mêmes (bouchons...) sont mal interprétées par l'appli. Hallucinant : 1,2 million de commentaires sur Google Play pour une note de 4,5 ! Même note sur l'AppStore avec 40 000 commentaires.



Voyages-sncf : petit à petit l'appli fait son nid

Application : iPhone, Android (gratuite)



Ultrapratique, l'appli Voyages-sncf fait partie des palmes des applis transport pour Apple qui l'a consacrée dans sa catégorie « Excellentes apps gratuites de l'AppStore ». L'opérateur ferroviaire promet désormais une réservation de billet en moins de 10 secondes. Quelques nouveautés à souligner : possibilité d'enregistrer ses moyens de paiement pour les achats futurs, commande vocale, un mode NFC pour les voyageurs Paris – Lille, le m-billet (Passbook), réservation sur les Ouigo... La guerre est lancée avec Capitaine Train ! (Note de 4/5 avec 34 000 avis sur iOS et 20 000 sur Google Play).

L'appli de la SNCF a été sélectionnée par Apple pour sa rubrique « Excellentes apps gratuites ».

... et les flops

Un Ticket – Application iPhone et Android (gratuite)

Les opérateurs ont finalement eu gain de cause. Après avoir longtemps fait parler d'elle, son objectif étant purement et simplement d'inciter les usagers à avertir de la présence de contrôleurs dans les transports en commun, l'application végète. C'est un cercle vicieux : moins les utilisateurs la téléchargent, moins elle a d'intérêt. Ce que ses utilisateurs (parisiens et lyonnais du moins)

déplorent : « le réseau communautaire est vraiment trop faible pour que cette app soit vraiment efficace », « pas ergonomique », ce qui n'incite pas à signaler, « plus aucune alerte »... Elle n'a d'ailleurs pas été mise à jour depuis fin 2012. Il faut souligner que certains (vrais ? faux ?) utilisateurs ont incité à la boycotter, la dénonçant d'encourager à l'incivisme.

Pervenche – Application iPhone et Android (payant)

Sur le même principe que Un Ticket mais s'adressant aux automobilistes, Pervenche était bien partie avec 400 000 téléchargements en 2012. Un crash s'en est suivi à l'occasion du passage en payant, rendant naturellement l'appli moins pertinente, sa force résidant dans le nombre d'utilisa-

teurs. Depuis la dernière mise à jour en octobre 2013, l'appli sur iOS 7 ne semble même plus démarrer. Un test rapide permet de réaliser qu'à Paris, seule une dizaine de contrôles ont été signalés dans la journée ou les jours précédents, et quasiment aucun dans d'autres villes de France.

Uinfopark – Application iPhone (gratuite)

Même sort pour Uinfopark qui n'a jamais décollé, faute d'utilisateurs et d'une définition claire de son modèle économique. La start-up Utilisacteur proposait aux usagers d'échanger des informations sur le stationne-

ment et les transports en commun au travers d'une application faisant la part belle au design de service. L'équipe à l'origine de cette application n'en a pas moins rebondi sur d'autres sujets, à l'international notamment.

Parcmètre assistant – Application iPhone (devenu gratuit)

Payante à l'origine, cette application est devenue gratuite. Un pas en arrière peu habituel qui ne lui a pourtant pas permis de faire le plein de nouveaux utilisateurs. L'appli permet de localiser son véhicule et d'être alerté avant la fin de son stationnement. Principal hic re-

levé par les usagers : la localisation est très approximative (plusieurs centaines de mètres pour certains), ce qui est un peu gênant pour une application dont c'est l'un des seuls objectifs. Bon, la dernière mise à jour date de septembre 2010...

Vélib' – Application iPhone et Android (gratuite)

L'appli officielle des Vélib' parisiens est toujours aussi décriée. Il faut dire qu'il existe de multiples alternatives plus ergonomiques et fiables (iVelo, Vivez vélo, Citymapper...). Mise à jour régulièrement (décembre 2013 pour la dernière version iOS), les utilisateurs dénigrent surtout le

design et la lenteur de la mise à jour des informations sur la disponibilité des vélos et des stations. Les différentes versions n'ont pas apporté beaucoup de fonctionnalités supplémentaires, comme le calcul d'itinéraires, qui semblerait pourtant évident pour une appli de ce genre.

Celles qui ont disparu :

Placelib – Application iPhone et Android (freemium)

Fait assez rare pour être signalé : au lieu de laisser vivoter leur appli, les concepteurs de Placelib ont semble-t-il préféré la supprimer des stores. L'appli a sûrement été devancée par son principal concurrent, Apila – qui comptait fin 2012 cinq fois plus de téléchargements.

Elle permettait aux automobilistes de « s'échanger » leurs places de stationnement, en se signalant les uns aux autres. Encore une fois, la faible communauté est le principal forfait de cette application. Streetparking, une application similaire, n'a jamais décollé non plus.

Et aussi : Transports, CO2 Go, Kanjariv, Statio Lib.

E. S.

Taxis et VTC : la guerre des applis ?

Véritables poils à gratter des taxis traditionnels, les voitures de tourisme avec chauffeur ont pris une longueur d'avance en matière d'appli.

La France compte 55 000 taxis et 10 000 VTC, les voitures de tourisme avec chauffeur. Et depuis plusieurs mois, ils se livrent une méchante guéguerre. Une première bataille avait été gagnée par les taxis, qui ont obtenu au 1^{er} janvier dernier que leurs « concurrents » soient dans l'obligation de respecter un délai de 15 minutes entre la réservation et la prise en charge effective du client – ceci dans le but de s'assurer que les VTC ne marauderont pas, chose qui leur est légalement interdite – mais le conseil d'Etat a suspendu ce décret le 5 février. La deuxième bataille tournerait donc pour le moment à l'avantage des chauffeurs indépendants travaillant sur réservation. Quant à la guerre des applis, elle semble gagnée haut la main par les VTC, sans surprise, le modèle économique de ces derniers

reposant précisément sur l'utilisation des nouvelles technologies, en particulier de la géolocalisation et de la simplicité de réservation via les applications mobiles. Peu de soucis techniques sont déplorés et toujours à la pointe, les applis sont très régulièrement mises à jour, leur dernière version datant toujours de quelques mois au plus. De leur côté, les taxis continuent de fonctionner majoritairement par radio, même si des centrales comme les Taxis G7 à Paris (7 500 taxis) par exemple, ont depuis plusieurs années leur appli dédiée, celle-ci est très décriée et donc plutôt délaissée par les utilisateurs qui critiquent son fonctionnement. A Paris par ailleurs, les taxis veulent rattraper leur retard technologique en travaillant à une future appli de réservation en liaison avec les services de la Mairie de Paris.

Côté taxis



Inspirée par les applis des VTC, Taxibeat offre la même réactivité.

En utilisant l'appli « gratuite » **Taxis G7**, la réservation « prioritaire » devient en fait payante ! Et ce via l'achat préalable de points (2,75 euros le point). Il est vrai que dans la capitale, la promesse de voir sa demande traitée prioritairement est susceptible d'avoir du poids compte tenu de la pénurie de taxis.

Et aussi : **wecab**, le service des Taxis partagés de la compagnie G7 de et vers les aéroports parisiens. Toute nouvelle, sans surcoût et jugée efficace.

- Les erreurs de jeunesse, en particulier les bugs techniques systématiques au moment de la confirmation de réservation, semblent réglés avec la version 4 de l'appli parisienne **Taxis bleus**. Classée 4 étoiles+, elle permet d'évaluer en gros le prix de sa course, visualiser son approche sur une carte, recevoir un SMS de confirmation à son arrivée, et, après coup, de noter la prestation du taxi.

- La vraie riposte à la réactivité des VTC viendra peut-être de **Taxibeat** qui, avec son slogan « Le taxi comme vous en rêvez », a copié le modèle des concurrents ! L'appli (deux ans d'existence et déjà en V6.0) propose aux Parisiens de trouver vite un taxi et de noter son service, en s'appuyant sur l'adhésion des taxis, en échange d'une rémunération modique à la jeune société Taxibeat, déjà présente à Athènes, Bucarest, Oslo, Rio de Janeiro et São Paulo. Les chauffeurs utilisent eux aussi leur smartphone pour accepter

les courses. Ils seraient déjà plus de 1 300 à s'être laissés séduire. Petit plus : le client peut sélectionner dans la liste des véhicules qui se proposent celui qui répond à ses éventuels besoins spécifiques (siège bébé, paiement CB, langues parlées). Deux étapes suffisent pour le réserver : se géolocaliser et sélectionner le taxi en fonction de sa distance, ses services ou sa note. Cette dernière option est récente et permet d'économiser sur les frais d'approche du taxi, représentant en Ile-de-France, « de 6 à 26 euros », selon l'estimation de Taxibeat, à partir des compteurs d'approche en 2013, « somme non négligeable, dans un contexte où le prix des courses a augmenté de près de 4 % ». Appli vainqueur des App Awards 2013, catégorie Social, Local, Mobile et notée 4.6 étoiles sur l'AppStore. Tous les récents avis sont extrêmement élogieux.

Et aussi : **Taxiloc**, lancée par Spotloc en mars 2012 qui garantit une réponse en trois minutes, après commande en trois clics ! Notée 4 étoiles+ ; **Taxys**, qui n'a pas atteint la masse critique de véhicules et ne satisfait pas les utilisateurs ; même constat pour **Taxicommande** de TBCast, qui ne tient pas la promesse annoncée « au doigt et à l'œil » !

A noter : Le site **G1taxi.com** et l'appli du même nom lancés en grande pompe fin 2011 semblent ne plus exister.

s'avère souvent équivalent à celui du taxi préalablement réservé. Au fil des discussions agitées avec les taxis, apparaissent aussi en filigrane l'amabilité légendaire des taxis parisiens... Les jeunes patrons des start-up de VTC mettent en avant les qualités de leurs berlines et de leurs chauffeurs (beaucoup d'auto-entrepreneurs, et environ 40 % d'anciens taxis !) formés au service. Avec un argument choc : une prestation en costume, avec le sourire et en ouvrant la portière au client, ça ne coûte pas plus cher...

- **AlloCab**, l'une des entreprises qui réussit le mieux. Son appli iOS est elle aussi au top : simple et intuitive ! Fondée par Yanis Kiansky, la société est présente sur toute la gamme de service – berline, van, moto taxi, luxe ou économique – et assure qu'habituellement ses chauffeurs arrivent en 7 à 8 minutes. Les plus de l'appli créée en septembre 2012 : la transaction simplifiée en 1 clic et le paiement sécurisé

par Paybox. Entre autres services proposés dans le prix de la course : wi-fi gratuit à bord, bouteille d'eau, choix de la musique, chargeur pour votre mobile, chauffeur bi ou trilingue, etc. L'appli est utilisable en français, anglais, espagnol ou allemand. Les utilisateurs Apple ne signalent quasiment pas de bugs. De rares clients mécontents du service : CB débitée malgré l'annulation de la commande. Fonctionne dans 50 villes dont Paris, Marseille, Lille, Lyon, Nantes. Nécessite une inscription avec mail et téléphone au premier lancement de l'application. Malheureusement, il semble que ça marche beaucoup moins bien sous Android, les utilisateurs se plaignant davantage (note de 3 étoiles).

- **Uber**, « votre chauffeur privé » est plébiscité aussi bien en version iOS qu'Android (plus d'un million de téléchargements). Un outil ergonomique, esthétique et efficace. Atout supplémentaire actuellement : un code promo qui fait le buzz, grâce à ses 20 euros de réduction. La société californienne créée en mars 2009 et installée depuis deux ans à Paris est devenue un poids

lourd du secteur. Elle vient de jouer les trublions en annonçant lancer UberPop, un service de co-voiturage urbain. Uber compte sélectionner les particuliers qui feront office de chauffeur et les mettre en relation avec les utilisateurs potentiels via son appli mobile.

Et aussi : **Chauffeur-Privé**, un gros succès (4 étoiles+) pour cette appli lancée en 2012 (10 000 téléchargements Android) qui permet de réserver en un clic et de suivre l'arrivée du chauffeur sur la carte, puis de l'évaluer ; **Club Chauffeur** (TBCast), propose un Club à l'utilisation complexe, appli assez peu utilisée, un gros millier de téléchargements, déception globale ; **LeCab**, V1.2 de la société Voxcar, uniquement Paris et IDF, avec des débuts prometteurs même si l'on aimerait des progrès techniques quand elle tourne sous Android ; **SnapCar**, en V3, excellent fonctionnement, géolocalisation et il suffit de toucher le logo rouge de l'écran pour réserver à Paris ou banlieue, quelques milliers d'utilisateurs.

C. N.

Côté VTC



Le modèle économique des VTC repose précisément sur l'utilisation de nouvelles technologies pour notamment simplifier au maximum la réservation.

C'est sur l'idée répandue selon laquelle il manque des taxis à Paris que surfent les VTC. Ils proposent un service réputé haut de gamme (grosse berline, chauffeur en costume, bouteille d'eau offerte) pour un tarif fixe, indépendant des aléas de la circulation et annoncé dès la réservation, ce qui, dans la capitale,



TRA
TRANSPORT RESEARCH ARENA

5ème conférence
5th conference

Les solutions de transports :
de la recherche à sa mise en œuvre
Transport Solutions: from Research to Deployment

Innovate Mobility, Mobilise Innovation!

<http://bit.ly/LU3Mrj>
<http://linkd.in/1iOf1xy>
<http://bit.ly/1iOeVWW>
<http://on.fb.me/1cvuhds>

Paris - La Défense CNIT, 14 - 17 April 2014

www.traconference.eu